



TITLE:

船舶超過保険成立の根據について

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

---

CITATION:

佐波, 宣平. 船舶超過保険成立の根據について. 經濟論叢 1933, 36(2): 409-427

ISSUE DATE:

1933-02-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/130280>

RIGHT:

# 京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第二號

第三十六卷

昭和八年二月一日發行

## 論叢

農業者とこの租税負擔の均衡 . . . . . 法學博士 神戸 正雄

蓄積理論の修正 . . . . . 文學博士 高田 保馬

爲替心理説の社會學的評價の基本的理論 . . . . . 文學博士 米田庄太郎

## 時論

爲替相場と國內物價との關係 . . . . . 經濟學博士 谷口 吉彦

## 研究

平均利潤論 . . . . . 經濟學士 柴田 敬

職業上の社會的地位 . . . . . 經濟學士 岡崎 文規

船舶超過保險成立の根據について . . . . . 經濟學士 佐波 宣平

## 說苑

獨乙遠洋汽船漁船共有組合の内部組織 . . . . . 經濟學士 岡本 清造

百貨店の國民經濟上における意義 . . . . . 經濟學士 堀 新一

## 附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

(禁轉載)

# 船舶超過保險成立の根據について

佐 波 宣 平

## 一、は し が き

船舶保險に於ては、屢々、その保險金額が船舶の市場價格に超過し居る場合がある。これが謂はゆる船舶超過保險にして、この種の保險契約は特に近年の我が海上保險市場に多く見出され得る。<sup>1)</sup> この船舶超過保險は、海運及び海上保險の健全なる發達を害するのみならず、保險者と被保險者との間には損害の填補に關しまた保險料に關して種々困難な問題を惹き起し、海運市場一般に對しては老朽船過剩の有力な一原因をなしてゐる。

謂はゆる超過保險 (over insurance, Überversicherung) とは保險金額が保險の目的物の價額即ち保險價額に超過する保險にして、かゝる保險契約は實損額填補主義に反するものとして法規により各國ともこれを取締つてゐる。我が商法も第三百八十六條に於て一般損害保險につき「保險金額が保險契約ノ目的ノ價額ニ超過シタルトキハ其超過シタル部分ニ付テハ保險契約ハ無効トス」と定めてゐる。この場合、保險金額とは保險者が擔保せる危險により發生せる損害に對する最大限度の填補の額をいひ、保險價額とは保險の目的物の金錢に見積られた額にしてその交換價值を標準とし

1) 遞信省臨時海運調査會議事錄二二頁、保險金額が船價の二割増三割増甚だしきは二倍にも及ぶ船舶保險契約が屢々締結される。

て定まるものである。<sup>1)</sup>而して、この保險價額は、たとひそれが當事者間の契約によつて決定せられると雖も、その額は交換價值と比較して著しく不當でないことを原則とする。蓋し當事者間の契約によつて定まるところの保險價額と保險金額とが比較せられて超過保險の有無が決定せられるとすれば、當事者が保險金額を保險價額と同額またはそれ以下に契約する限り超過保險は成立し得ないからである。

超過保險の成立する場合は、自然的に發生する場合と契約によつて成立する場合との二つに大別せられる。<sup>2)</sup>超過保險の自然的發生とは契約當初には保險金額は保險價額または保險目的物の價格と同額またはそれ以下であつたが保險期間の經過中に經濟變動等のために保險目的物の價格が低落し保險金額以下となる場合をいひ、契約による超過保險の成立とは契約當初より保險金額を保險目的物の價格以上に定める場合をいふ。

超過保險の自然的發生については、これによつて當事者の蒙むるであらう損失を防止するために、まづ、商法第三百九十二條は保險價額が保險期間中著しく減少した場合には保險金額並びに保險料の減額について被保險者の請求權を認めて居り、また、改正海上保險普通約款草案は第八條<sup>(註)</sup>に新規定を設けかやうな場合更に保險者に對し保險金額について減額請求權を認めてゐる。

いふまでもなく、前者は保險價額の低落に應じて保險料の支出額を輕減せしめんとする被保險者保護の規定にして、後者は、反對に、保險價額が著しく低落し保險金額と不均衡を生じた際に

1) 田中耕太郎教授著、保險法講義要領八〇頁  
2) 三浦義道博士著、保險法論一四八頁

屢々起るところのモータル・リスクに基く保険金支拂額の増大を防止せんとする保険者保護の規定である。併し、これらはたゞ單に表面的形式的規定たるに止まり、實際に於ては、保険金額と保険價額との不均衡を進んで擇ぶところの超過保険契約が船舶保険について保険者と被保険者との間に無數に締結されてゐる。このことは如何なる理由に基くのであるか、吾々の考察は、専ら、保険者と被保険者との間の契約による船舶超過保険成立の根據に關する探究に向けられる。

註 第八條 保險期間中本證券記載ノ保險ノ目的ノ價額カ著シク減少シタリト當會社ニ於テ認メタルトキハ當會社ハ十日  
ノ豫告ヲ以テ保險金額ノ減少ヲ爲シ又ハ本保險契約ノ解除ヲナスコトヲ得

## 二、船舶保險價額と船舶超過保險

船舶超過保險成立の根據について考察するまへに船舶の保險價額の何たるかを明かにして置かねばならない。

商法第六百五十六條は船舶の保險價額を保險者の責任の始まる時に於ける船舶の價額としてゐる。即ち、保險期間の始期に於ける船舶の價格をもつて船舶保險價額とするのである。併し、それぞれ性能を異にする船舶には他の多くの商品に於ける如き基準たるべき市價が存在せず、任意の時に於ける或る船舶について正準な市價を求めることは殆んど不可能である。契約の締結毎に一々技術家の鑑定によつて船舶の性能を識るといふことも煩瑣にして實際には行はれず、また收

入運賃を一定率をもつて資本還元しこれに解體價格を加算したるものを船舶の市價とすることも標準となるべき運賃及び解體價格をいづれに定むるかについて困難な問題がのこり正確を期し難い。<sup>1)</sup>それ故、船舶の保險價額は契約當事者に於てこれを定むるの外なく、また、實際にあつても、多くの場合、當事者が契約によつてこれを決定し<sup>2)</sup>——これを協定保險價額 (agreed value) といふ——商法第六百五十六條は、同法第六百五十八條の場合と同様に「契約ヲ以テ保險價額ヲ定メサリシトキハ」の條件が存するものと看做し、當事者が契約をもつて船舶の保險價額を定めない場合にのみ適用されるに過ぎないものと解すべきである。<sup>3)</sup>而して、一たび契約をもつて船舶保險價額が定められるときはその保險價額は次の如き評價約款 (valuation clause) によつて非常に強い拘束力をもつに至り契約に關するすべての問題について船舶の價額と看做される。<sup>4)</sup>

本證券ニ記載サレタル保險價額ハ本證券ニ關スルスヘテノ問題ニツキ船舶ノ價額ト看做スヘキコトニ同意シタルモノトス

而して、英國海上保險法の如きは「保險證券ニ於テ特約シタル保險價額ハ詐欺ニヨリタルニ非サル限り保險者ト被保險者トノ間ニ於テハ全損ノ場合タルト分損ノ場合タルトヲ問ハス保險ニ附セント欲シタル目的物ノ保險價額トシテ不可爭ナルモノトス」となして居り、<sup>5)</sup>我が商法第三百九十四條に於ても「當事者カ保險價額ヲ定メタルトキハ保險者ハ其價額ノ著シク過當ナルコトヲ證明スルニ非サレハ其填補額ノ減少ヲ請求スルコトヲ得ス」と規定してゐる。

かやうに船舶の保險價額は、實際には、原則として當事者間の契約によつて定まるのであるが、

- 1) Gow, W., Marine Insurance, 1900. p. 74. Winter, D. W., Marine Insurance, 1920. p. 243.
- 2) 坂元 毅著, 海上保險實務誌 三七、三八頁
- 3) 村瀬春雄博士著, 村瀬保險全集 一八三頁. 倉田庫太氏, 船舶保險に於ける準全損問題に就て, 早稲田商學 第七卷第三號 一二, 一三頁
- 4) Gow, W., op. cit. p. 75.

併し、この協定保険價額が保険の目的物の市場價格に著しく超過して契約せられ、且つ、保険金額が協定保険價額と同額に契約せられるとき、商法第三百八十六條の適用によつてその契約が超過保険契約となり従つて評價約款が無効とせられるかといふに、かやうな判例は極めて尠く、我が國では僅に明治四十二年以降大正八年までの十年間に亘つて係争されたところの東照丸事件一件を挙げ得るのみにして、船舶保険について現に無數の超過保険が締結されつゝあるにも拘らず、これに關する訴訟は、それが當事者契約締結當初の意志に反する結果を生ずるために、殆んどこれを聞かない。<sup>6)</sup>

船舶の保険價額については以上の如くであるが、この保険價額または協定保険價額と保険金額とは同額なる場合と後者が前者の一部をなす場合とがある。謂はゆる全保部險と一部保險との別がこれである。併し、今日の船舶保險にあつては保險金額が保險價額または協定保険價額に達するまでの契約をなすこと多く兩者の同額なるを寧ろ常態とする。<sup>7)</sup>それ故、この小論に於ても船舶保險金額はその協定保険價額と同額であるとして即ち全部保險であるとして叙述を進める。

註 船舶保險の價額について我が商法の母法たる獨逸商法第七百九十五條を見ればこのことはより明白に規定されてゐる。

Als Versicherungswert des Schiffes gilt, wenn die Parteien nicht eine andere Grundlage für die Schätzung vereinbaren, der Wert, welchen das Schiff in dem Zeitpunkt hat, in welchem die Gefahr für den Versicherer zu laufen beginnt.

### 三、保險者に於ける船舶超過保險の根據

5) Marine Insurance Act, 1906. 27. 3.

6) 酒井正三郎氏, 海上重複保險論, 國民經濟雜誌 第四十四卷第五號八一頁

7) 村瀬春雄博士著, 海上保險講義要領 一五六頁

今日、船舶保險に於て、保險者は、屢々、船舶の保險價額を略々その市場價格と看做される額以上に評價し被保險者たる船主を誘つて謂はゆる超過保險契約を締結してゐる。而して、保險者は被保險者がもし保險價額の引下げを要求する場合は保險料率の引上げを伴はざる限りこれに反對し、逆に、被保險者が保險價額の引上げに同意するときは幾分保險料率の引下げを許してゐる。いふまでもなく、保險料は保險者の主要收入源にしてその額は保險金額と保險料率によつて定まり且つ兩者に正比例して増減する。それ故、保險者にして保險料收入の増加を圖らんとするときは、保險金額と保險料率とのいづれか一つを——他方は減少しないものとして——大きく契約すれば足りる。即ち、保險金額を引上げることによつても保險料率を引上げることによつても保險者は保險料額を増加し得るのである。しかるに、保險者は特に船舶保險にあつては保險料率の引上げよりも保險金額または保險價額の引上げをもつて有利としてゐる。この保險價額の引上げは直接に超過保險を惹き起すのである。保險者は何故に船舶保險について保險料率の引上げよりも保險價額の引上げを従つて超過保險を擇ぶか、その理由を列舉的に掲げれば次の如くである。

#### 一、免責歩合約款と船舶超過保險

船舶保險に於て分損擔保をなさんとする場合に保險者の損害填補責任額を輕減せしめるものに免責歩合約款 (memorandum clause) と新舊交換費三分の一控除約款 (allowance of one-third new for old clause) とがあるが、後者は木船時代に用ひられしものにして今日の保險證券には殆んど全く挿入せられず、<sup>1)</sup> 普通に適用されるものとしては前者の免責歩合約款

1) Huebner, S. S., Marine Insurance, p. 125.



のみである。この約款の目的は保険價額の一定歩合以下の少額の單獨海損に對する保險者の填補責任を免除し、併せて日常頻發する輕少損害を査定し精算する勞力と費用とを節約せんとするにある。<sup>1)</sup>いま、免責歩合約款を示せば次の如くである。

本證券ハ本證券ニ記載セル總保險價額ノ一割ニ達セサル單獨海損ハ之ヲ填補セス但シ損害カ坐礁沈没火災衝突ニ原因スル場合ニハコレニヨリテ起リタル損害ヲ填補ス

我が商法に於ても第六百六十八條にて、「共同海損ニ非サル損害又ハ費用カ其計算ニ關スル費用ヲ算入セスシテ保險價額ノ百分ノ二ヲ超エサルトキハ保險者ハ之ヲ填補スル責ニ任セス」としてゐる。

免責歩合約款については大體以上の如くである。併し乍ら、いま、保險者にして保險價額を従前よりもより過大に評價して契約するとき、同じく免責歩合を一割とするもその具體的な最小責任額 (franchise) は従前よりもより大きくなり、従つて保險者に於ける損害填補の範圍が狭くなる。更にまた、近年は、この約款に變更を加へ、損害が免責歩合を超過するとき普通從來の場合 (商法第六百六十八條第二項もこれと同じ) の如く損害の全額を填補せずしてその超過額のみを填補するといふ次の如き控除分損約款 (deducible average clause) を設くる傾向があり、この場合、保險價額を過大にして契約することは保險者の損害填補額を著しく輕少ならしめるのである。<sup>2)</sup>

本證券ヲ以テ擔保セル海上ノ危險ニ因リ生シタル左ニ掲クル各項ノ損失ハ其額カ保險證券ニ記載セル總保險價額ノ百分ノ拾ニ超過シタルトキニ限り其超過額ニ對シ填補ノ責ニ任ス

1) Huebner, S. S., op. cit. p. 71.

2) Huebner, S. S., op. cit. p. 124.

第一項 被保險船舶ノ損傷ノ修繕費

第二項 共同海損

第三項 衝突損害賠償及訴訟費用

尤も、この免責歩合約款に對立するものとして口分約款 (series clause) がある。船舶保險の如く被保險利益が巨額の保險價額を有するものにあつては免責歩合を一割とするも最小責任額は可成りに巨額となる。それ故、口分約款は、被保險者船主のために、船舶を船體、索具、汽機、汽罐、その他特別高價なる部分の數口 (parts) に分ち各別に保險價額を定めもつて最小責任額をより少額に分割するものである。<sup>1)</sup> いま、口分約款を示せば次の如くである。

共同海損ナルト單獨海損ナルトラ間ハス、各評價部分ハ別々ニ保險シタルモノトシテ各評價ニツキテ損害ヲ填補ス

近年、各國に於て船舶保險料節約の目的から行はれる船費保險 (disbursements insurance) もこの口分保險に或る種の技術を加へたものと見ることが出来る。併し乍ら、口分保險と不口分の保險とはその保險料率に於て前者が後者よりも總體に高くなるのを普通とし、従つて、それだけ保險料節約の目的を充分に達し得ない。

要するに、保險者は、一方に船舶の保險價額を過大に契約し他方に免責歩合約款または控除分損約款を適用することによつて、分損填補に關して有利な地位に置かれるのである。

二、委付約款と船舶超過保險

委付とは保險者が擔保する損害の起りたる場合被保險者がその被保險利益について有する一切の權利を保險者に委棄して全損に對する保險者の支拂を請求す

1) Dover, V., A Handbook to marine Insurance, 1929. p. 241. Gow, W., op. cit. p. 192. 206. 207. Huebner, S. S., op. cit. p. 54 55.

る行爲をいふ。我が船舶保險證券は委付をなし得る場合を次の如く定めてゐる。<sup>1)</sup>

一、船舶力左ノ期間内知レサルトキ

イ、日本沿海、帆船三ヶ月 汽船二ヶ月

ロ、近海航路、帆船六ヶ月 汽船四ヶ月

ハ、遠洋航路、帆船九ヶ月 汽船六ヶ月

二、船舶力修繕スルコト能ハサルニ到リシトキ

三、船舶力沈没、坐礁、破碎シ全ク救助ノ見込ナキトキ

この小論に於て問題となるは第二の委付の場合即ち經濟的修繕不能の場合にして、船舶保險證券はこれに解釋規定を與へて「救助費、假修繕費及ヒ本修繕費力修繕後ニ有スベキ船價ニ超過スルトキハ其船舶ハ修繕スルコト能ハサルモノト看做ス」としてゐる。即ち、救助費修繕費と修繕後の船價とが對照比較されて委付が成立するか否かゞ決定せられるのである。而して船舶保險證券は更に次の如き評價約款を掲げ協定保險價額をもつて救助費修繕費と對照すべき修繕後の船價と看做してゐる。

船舶力修繕スルコト能ハサルニ至リタルモノト看做ス場合ニ於テハ本證券ニ記載セル總保險價額ヲ以テ修繕後ニ有スヘキ船價ト看做ス

この場合、吾々の明かに見得る如く、契約によつて船舶の保險價額を大きく定めることは謂はゆる修繕後の船價と救助費修繕費との開きを大ならしめて委付による推定全損の機會を尠からしめる。従つて保險者の填補額は救助費修繕費にとゞまり推定全損の場合に於ける保險金全額支拂

1) 商法第六百七十一條はこれとは別に委付をなし得る場合を規定してゐる。

の機會を尠からしめる。殊に、海難救助、船舶修理の技術が發達し救助費修繕費が低下の傾向にある今日、協定保險價額と救助費修繕費との開きは益々大となり委付の機會は益々尠く保險者の填補する救助費修繕費も益々少額となる。これを實際の海上保險市場について見るも救助費修繕費の合計が明かに船舶の市場價格以上にのぼる場合でも、保險價額が更にこれら合計額以上に定められてゐるため、保險者はこれを推定全損と承認せずして救助修繕の後船舶を被保險者に引渡してゐる。現實に起つた例についていへば、市價七萬圓、保險價額または保險金額拾五萬圓の船舶が沈没しその救助費修繕費合計が拾貳萬圓なるとき、保險者は保險金拾五萬圓を支拂はずして沈没船を引揚げ修繕して拾貳萬圓の填補をなしてゐる<sup>1)</sup>。かくして、保險者は、超過保險契約を締結することによつて、一方には委付の範圍を制限し他方には過大な保險金額——支拂の機會の尠い保險金額——に對して保險料を徵收するのである。これは實に超過保險が保險者にもたらす利益にして保險者に於ける船舶超過保險の有力な根據の一つを形成してゐる。保險者が保險料率の引上げを伴はざる限り船舶の保險價額引下げに應じやうとしない理由はこゝにある。

併し乍ら、被保險者たる船主にとつて、これはまことに好ましからざる事情にして、彼等は期待せるところの保險金全額の交付を受け得ないばかりでなくその所有船の質はより低下され再びこれを附保せんとするときその保險條件は彼等にとつて著しく不利益となつてくる。而して、また、海運市場に老朽船過剩の聲をさかんにきくときこの超過保險契約は、以上の理由から、老朽

1) 遞信省臨時海運調査會議事錄 二四頁  
2) 山口増人氏、超過保險、海運 第一〇四號——〇頁

船淘汰の問題を永く未解決のまゝに置くものといふべきである。

### 三、全損の機會と船舶超過保險

船舶が全損を惹き起し保險者が保險金全額の填補をなす機會は比較的に尠い。その主なる原因としては次のものが考へられる。(一)たとひ船舶を所有する船主は船舶の全損を望んでゐるであらうときも、これを實際に航海せしめる船長その他の船員は自己の生命保全のために船舶を危険に陥らしめないやう有らゆる努力を拂ふのであり、(二)船舶の海難は單に船主のみならず多數の荷主その他の者にも利害關係を及ぼすものにして、従つて船主のみの利益から船舶を故意に自沈せしめることは容易でない。(三)船舶がたとひ沈没坐礁衝突するであらうとも保險者は著しく發達せる海難救助、船舶修理の技術により比較的低廉なる費用をもつてこれを救助し舊狀に復せしめ得て委付による推定全損の承認をなすを要しない。かやうな事情から船舶の全損の機會は比較的稀にして、従つて、このために、保險者は全損擔保の船舶に對し保險價額または保險金額を過大に契約し得るのである。船舶保險に於ける超過保險成立の根據の一つがこゝに見出される。

### 四、再保險と船舶超過保險

我が海上保險市場に於て船舶保險を營むものは九社に限られるが、これら九社は一つの再保險プールを組織し、我が市場で獲得する元受保險契約のうち約二十パーセントをプール加盟九社で相互に再保險として消化し残りの約八十パーセントを海外保險市場殊に倫敦市場に再保險してゐる。而して、その對外再保險關係について見るに、毎年、收入再

保險金、收入再保險手数料等の總額は支拂再保險料總額よりもより多額にのぼつてゐる。即ち、對外再保險關係に於て我が國は受取超過を示してゐる状態にある。かやうな關係にあるとき、船舶の保險價額從つて保險金額を大きく契約することは、たとひ他方に支拂再保險料の額を増加さすであらうとも、收入再保險金、收入再保險手数料の額を増大せしめ、從つて、差引受取超過額を増加せしめ得るのである。これについては據るべき詳細な統計材料を缺ぐために充分な説明をなし得ないことを遺憾とするが、吾々は、この方面に於ても保險者に於ける船舶超過保險契約の成立根據の一つを見出し得る。

### 五、共同海損填補額と船舶超過保險

保險の目的たる船舶が保險者の擔保せる危險によつて共同海損を生じたるとき保險者は被保險者の共同海損分擔額を填補するを要する。併し、この場合、保險者の填補責任額には一定の制限があり、通常、保險價額の方擔價額に對する割合をもつて定められる。<sup>2)</sup> 即ち、次の如くである。

被保險者共同海損分擔額 × 保險價額 / 共同海損總額

いま、もし、保險價額と分擔價額とが同一なりとせば保險者は被保險者の共同海損分擔額をそのまゝ填補すれば足りる。しかるに、船舶の保險價額は既に述べたる如く當事者間の契約によつて殆んど恣意的に定められるに反し、その分擔價額は商法第六百四十三條にてもヨーク・アントワープ規定にても到達の地及び時に於ける船舶の價格とされ、海上保險關係とは全く切離されて

1) 遞信省臨時海運調査會議事錄 四四頁

2) 3) Gow, W., op. cit. p. 308. Hubner, S. S., op. cit. p. 89-90.

井上茂氏、共同海損と海上保險、海運 第九十六號三〇頁 坂元 毅著、海上保險實務誌 三八六頁



め得る。併し、いふまでもなく、これは船舶超過保險成立の積極的根據ではない。蓋し、保險者にしても分擔價額以下に保險價額を評價して契約するときは保險者の損害填補額は明かに被保險者の分擔額以下となるからである。

#### 四、被保險者に於ける船舶超過保險の根據

船舶超過保險に關する保險者側の根據については大體上に述べた如くである。

而して、いふまでもなく、船舶超過保險と雖もそれが一個の契約たる限り保險者側たゞ一方の理由のみで成立するものではない。保險者側に根據の存する如く被保險者側にも必ず相當の根據が見出されなければならない。以下、甚だ簡單ながら被保險者の側に於ける船舶超過保險成立の根據について述べて見たい。

##### 一、全損と船舶超過保險

船舶が絶對全損または推定全損となりたるとき被保險者は保險者より保險金全額の給付を受ける。それ故、かゝる場合には、船舶の保險價額従つて保險金額を實際の市價以上に契約して置くことは、支拂保險料を考慮するも、被保險者にとつて明かに利益である。而して、保險金に對する對價として保險者に支拂ふ保險料にして同一額であれば、被保險者は高い保險料率を擇ぶ代はりに多額の保險價額従つて保險金額を望むのである。殊に老朽船々主は超過保險契約を結び多額の保險金を得んとして船舶の全損を望み修繕すべきところをも等閑に



附してゐる状態である。モラル・リスクの發生これである。要するに、被保險者船主は船舶保險價額の過大評價が船舶の全損の際に彼等にもたらす利益を豫想して超過保險契約を結ぶのであり、彼等は、單に保險者よりの強制に従ふばかりでなく、進んで保險者をも誘導して超過保險契約を締結するのである。

## 二、船舶金融と船舶超過保險

これはむしろ保險者に於ける根據ともいひ得べきかも知れないが、そしてまた船舶超過保險について保險技術上の關係をもつものではないが、保險者と被保險者との間に基本的經濟關係を形成し従つてまた船舶超過保險とも重大な關係をもつために、これにも觸れて置きたい。

今日、船主、殊に社外船主は海上保險會社及び銀行より多額の資金を仰いでゐる。海上保險會社よりの金融は主として船舶を抵當とし銀行(日本興業銀行その他)よりのそれは多く運賃を擔保としてゐる。而して、このうち運賃を擔保とする謂はゆる運航資金は大規模的には漸く本年一月より開始されたばかりにして、且つ、これは運賃を擔保とする性質上その融通額も少く次に掲げる海上保險會社よりの船舶抵當資金の融通とは大なる相違を示してゐる。かやうな保險者と被保險者船主との金融關係は、たとひ被保險者船主の側に於て不利益なる場合にも、保險者の側にてなされる船舶保險價額の過大評價または保險料率の引上げを條件とする保險價額の引下げに對して鞏固な反對を採るを得ざらしめてゐる。この意味からして、この船舶金融關係も船舶超過保險成

立の根據に關して看過し難きもの、一つである。

斷るまでもなく、この場合重要なのは、海上保險會社の貸付金合計のうち船舶抵當貸付金の占めてゐる割合如何ではなくして、船主が企業全體として各方面より仰いでゐる金融に於て海上保險會社より融通されてゐる資金が幾何であるかといふことである。蓋し、この割合を見ることによつて船主が企業の經營に當つて海上保險會社より受ける金融上の支配の程度を把握し得るからである。併し、吾々はこれを明かにする統計材料をもら得ないことを遺憾とする。

我が國海上保險會社船舶抵當貸付<sup>1)</sup>

	昭和四年		昭和五年	
	船舶抵當貸付	貸付金合計	船舶抵當貸付	貸付金合計
東京海上火災	七、三八、一〇〇 <sub>円</sub>	三、〇五、二六 <sub>円</sub>	五、八六、〇〇〇 <sub>円</sub>	一六、四五、三二〇 <sub>円</sub>
日本海上	—	一五、〇〇〇	—	一五、〇〇〇
大阪海上火災	一、七三、五〇〇	一、八〇〇、一九〇	一、七五、五〇〇	一、八〇五、三三〇
大正海上火災	一、一〇三、〇〇〇	一、三〇三、〇〇〇	二、二一、〇〇〇	一、一六二、〇〇〇
扶桑海上火災	—	八、〇〇〇	—	四〇、〇〇〇
神戸海上運送火災	四、二一、四五六	四、二一、四五六	三、七四、九七〇	三、七四、九七〇
帝國海上火災	一、五六、六三六	一、六五、一九一	一、六五、四七九	一、七六、〇一九
三菱海上火災	二、一〇〇、二七	三、五九、四九二	一、五五、二八〇	二、八三、一五五
朝日海上火災	三七三、五〇〇	三七三、五〇〇	三四九、五三一	三四九、五三一
合計	一八、五七、〇六一	四四、二七、五二二	一五、二一、七六〇	二八、三八、三九

1) 商工省、保險年鑑、(貸借對照表中貸付金種類別表)より船舶保險を營むもの九社を擇び作成せるもの

註 海上保險會社の貸付金項目のうちには船舶抵當貸付のほかにも、不動産抵當貸付、財團抵當貸付、有價證券擔保貸付、公共團體貸付等があるが、これらは明かに船舶金融とするを得ず、こゝには、たゞ船舶抵當貸付のみを挙げ、もつて貸付金合計と對比せしめた。

船舶超過保險の成立に關する保險者並びに被保險者の根據に次いで考ふべきものに保險仲立人に於ける事情がある。保險仲立人は、仲立する保險契約の保險價額または保險金額が大なるときは自己の收受する仲立手数料が自然に多額となるため、被保險者保險者を慫慂して船舶の保險價額を大きく評價せしめもつて超過保險契約を結ばしめるのである。これは、我が海上保險市場の如く保險仲立人制度の充分に發達してゐないところでは多く見出されない事象であるが、保險仲立人の勢力がよく保險者のそれを凌駕してゐる倫敦海上保險市場では顯著な事象であり、船舶超過保險契約成立原因の多くがこの保險仲立人の勢力の大なることにあるときへいはれてゐる。<sup>1)</sup>

## 五、二重船價の設定と船舶超過保險

船舶超過保險に於ては、被保險者の支拂ふ保險料額は——勿論、保險料率と關係をもつことゆゑ一概にはいひ得ないが——一般に多額である。而して、船舶超過保險に對して被保險者の放つ非難も主として料保險の多額なることに向けられてゐる。この點を考慮して保險料節約の目的からなされるものが二重船價の設定である。<sup>2)</sup>これが船舶超過保險と關係をもつ限り一應こゝでも述べて置く必要がある。

1) 村瀬春雄博士著、海上保險講義要領 一五七頁  
2) 遞信省臨時海運調査會議事錄 三七頁

二重船價の設定とはその名の如く同一の船舶に對して二つの保險價額を設定することにして、二つの保險價額のうち大なるものは分損擔保に對してのみ適用せられ小なるものは全損擔保に對してのみ適用せられる。<sup>1)</sup> いま、邦文船舶保險證券の二重船價約款を示せば次の如くである。

本證券ニ於ケル保險價額ヲ左記ノ如ク二様ニ協定シ下記條項ニヨリ當會社ノ責任ヲ決定スルモノトス

甲、全損ノ場合ニ於ケル保險價額 金

乙、其他ノ場合ニ於ケル保險價額 金

一、本證券記載ノ船舶カ全損ニ歸シタル場合ニ於テハ前記(甲)保險價額ニ本證券記載ノ保險金額ヲ乘シ前記(乙)保險價額ヲ以テ除シタル金額ヲ當會社責任ノ限度トス 但シ前記(甲)保險價額ヲ以テ本保險約款第十條ノ總保險價額ト看做ス

二、(省略)

三、前二項以外ノ場合(救助費、修繕費、共同海損又ハ衝突損害賠償ヲ擔保シタルトキ之等ノ損害發生ノ場合ヲ含ム)ニ於テハ保險金額ノ前記(乙)保險價額ニ對スル割合ヲ以テ當會社ノ負擔ヲ定ムルモノトス

二重船價を設定せる場合に被保險者にとつて利益とされるものに先づ保險料負擔の輕減があるこの場合、被保險者の支拂ふ保險料は右の約款に記載される保險價額に對する割合をもつてせられずしてこれとは別に保險證券の冒頭に掲げたる保險金額に對する割合をもつて定められる。それ故、この船舶保險價額と保險料とは直接の關係をもつものではない。併し、保險者は全損擔保の保險價額と分損擔保の保險價額との割合を考慮して保險金額を定め保險料率を定める。例へば全損擔保の保險價額が分損擔保のその七割に當るとすれば保險者は保險料率を従前より一割乃至一割五分低下せしめる。<sup>3)</sup> 被保險者にとつての第二の利益は全損擔保の保險價額が従前に比して

1) Winter, D. W., op. cit. p. 244-245

2) 船舶の委付をなす場合を指す

3) 逡信省臨時海運調査會議事錄 三七頁

少額に契約せられるため、そして右の約款に見る如くこの保険價額をもつて委付の場合に據るべき保険價額とするため、推定全損または委付の機會が従前よりも増加するといふことである。併し、これとは反對に、被保険者にとつての不利益も見出される。即ち、分損擔保の保険價額が従前のそれに比して多くの場合減額せられないため依然として免責歩合約款または控除分損約款の適用を受けて分損を填補される範圍は狭められ、且つ、全損擔保の保険價額が少額に約定せられてゐるため、全損の際に交付される保険金は少額となり、従つて、超過保険の際の全損に於ける利益を奪はれることとなる。而して、これは自然にモラル・リスクの發生を尠からしめるものであり、保險者が二重船價約款を設けんとする理由もこゝにある。

二重船價を設定したる場合の保険金額、保険價額、保険料率、損害填補條件等の關係は極めて複雑にして詳細をこゝに記述するを得ないが、要するに被保険者の利益不利益は相半し特に全損填補の利益を目睹する老朽船々主にあつてはこの二重船價約款は餘り利用せられない如くである。

船舶超過保険成立の根據については大體以上にて説明を了へたつもりである。而して、吾々の見たやうに保險者にも被保険者にもともにその根據があつた。それ故、船舶の保険價額を大體その市價と看做される額に等くして超過保険を避けもつてモラル・リスクを減少せしめ保険料率を引下げることが確に船舶保険を正道に歸らしめるものではあらうが、海上保險業及び海運業が企業として立つ限り、これらの成立根據は船舶保險について超過保険契約を永く存續せしめるものである。